

Bulletin de la Société d'Histoire de la Guadeloupe



Guichen VS Rodney, campagne pour le contrôle de la mer des Antilles (1780)

Jeremy Young

Numéro 186, mai-août 2020

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/1072361ar>

DOI : <https://doi.org/10.7202/1072361ar>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

Société d'Histoire de la Guadeloupe

ISSN

0583-8266 (imprimé)

2276-1993 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer cet article

Young, J. (2020). Guichen VS Rodney, campagne pour le contrôle de la mer des Antilles (1780). *Bulletin de la Société d'Histoire de la Guadeloupe*, (186), 55–87. <https://doi.org/10.7202/1072361ar>

Guichen VS Rodney, campagne pour le contrôle de la mer des Antilles (1780)

Jeremy YOUNG¹

La mer des Antilles ou mer des Caraïbes, selon que l'on se place d'un point de vue francophone où d'un point de vue plus international, ne doit pas être seulement considérée comme une masse d'eau entre les différentes îles qu'elle borde. C'est une zone de confluence qui met en relation par une voie maritime l'Amérique du Nord et l'Amérique du Sud. De par cette zone de contact très large, cette mer est un lieu de passage et de contact de plusieurs puissances européennes aux XVII^e et XVIII^e siècles. Elle met notamment en contact et souvent en concurrence les intérêts espagnols, français, anglais et hollandais.

La mer est un enjeu majeur dans le cadre des relations entre la métropole et les empires, ce qui a été mis en lumière dans le cadre de l'immense empire espagnol², mais c'est également un enjeu majeur du commerce international. Comme le souligne François Crouzet : « Du milieu du XVII^e siècle au début du XIX^e, le commerce trans-océanique a été dominé par un certain nombre d'épiceries, de denrées tropicales, dont aucune n'avait été auparavant importante en Europe. Il s'agit du tabac, du thé, du café et surtout du sucre³. ». Si les Antilles espagnoles connaissent une phase de dépression économique et démographique entre les années 1550 et 1760⁴, ce ne fut pas le cas pour les Antilles hollandaises, mais surtout pour les Antilles françaises et anglaises dont l'importance économique ne cessa d'augmenter, jusqu'au triomphe économique des Antilles françaises à la fin du siècle⁵.

1. Docteur en histoire.

2. Philippe PRIOTTI, *Circulations maritimes, L'Espagne et son empire, (XVI^e-XVIII^e siècle)*, Rennes, PUR, 2011, p. 9.

3. François CROUZET, *La guerre économique franco-anglaise au XVIII^e siècle*, Paris, Fayard, 2008, p. 103.

4. Michel DEVÈZE, *Antilles, Guyanes, la mer des Caraïbes de 1492 à 1789*, Paris, SEDES, Regards sur l'Histoire, 1977, p. 81-93.

5. *Ibid*, p. 247-281.

Il est possible de trouver des statistiques économiques de la production dans les Antilles aussi bien pour la France⁶, que pour la Grande-Bretagne⁷. Ainsi entre 1720 et 1789 le commerce colonial français est multiplié par 10, passant de 25 à près de 250 millions de livres tournois⁸. Au moment de la guerre d'Indépendance américaine, les îles du sucre représentent un tiers du commerce maritime de la France et représentaient plus pour la Grande-Bretagne que l'Amérique du Nord ou la Compagnie des Indes Orientales⁹. Le roi George III reconnaissait même que la perte des possessions antillaises empêcherait même son pays de financer le conflit en cours¹⁰.

Devant l'importance économique de la zone antillaise, il n'est pas surprenant qu'elle connût un déplacement des guerres européennes vers cette région au cours des conflits majeurs du XVIII^e siècle, comme le montre Eric Williams dans son ouvrage¹¹ et malgré l'existence de campagnes terrestres, c'est bien la marine et les batailles navales qui jouèrent un rôle déterminant.

Durant les trois conflits majeurs de 1739 à 1783, il y eut à chaque fois des opérations navales dans la mer des Caraïbes, que ce soit pendant la guerre de Succession d'Autriche avec notamment les attaques anglaises contre le Panama et la Colombie espagnole¹², mais aussi des combats dans la région entre les marines française et britannique, surtout centrés sur une guerre économique avec la protection du commerce maritime¹³ ; la guerre de Sept ans¹⁴ et enfin pendant la guerre d'Amérique.

C'est ce dernier conflit qui nous intéresse plus particulièrement. Dans sa dimension antillaise, il culmine en 1782 avec la bataille de Saintes et la victoire anglaise face à la flotte française. Cependant, dans les années précédant cette bataille, la France avait réussi sur le plan naval à faire jeu égal avec la Royal Navy, une chose qu'elle n'avait jamais réussi à faire dans les conflits précédents du XVIII^e siècle et qu'elle n'est pas parvenu à faire par la suite du temps de la marine à voile.

Un des premiers artisans de cette parité navale est un amiral français, qui n'est peut-être pas assez mis en valeur dans l'historiographie française à cause notamment de la concurrence de son contemporain le

6. Christian SCHNAKENBOURG, « Statistiques pour l'histoire de l'économie de plantation en Guadeloupe et Martinique (1635-1835) », in *Bulletin de la Société d'Histoire de la Guadeloupe* Numéro 31, 1er trimestre 1977, p. 3-121.

Christian SCHNAKENBOURG, « Statistiques économiques haïtiennes à l'époque coloniale (1681-1789) », in *Outre-Mers. Revue d'histoire*, numéro 372-373, année 2011 p. 145-155

7. E.B. SCHUMPETER, *English Overseas Trade Statistics, 1697-1808*, London, Oxford University Press, 1960.

8. Etienne TAILLEMITE, *Histoire ignorée de la marine française*, Paris, Perrin, Tempus, 2010, p. 377.

9. Piers MACKESY, *The War for America, 1775-1783*, Lincoln, University of Nebraska Press, 1993, p. 183-4.

10. King to Sandwich, 13th September 1779 in G.R.T. BARNES *The Private Papers of John, Earl of Sandwich: First Lord of the Admiralty, volume III*, Navy Record Society, 1936 p. 163.

11. Eric WILLIAMS, *De Christophe Colomb à Fidel Castro, l'Histoire des Caraïbes, 1492-1969*, Paris, Présence Africaine, 1970, p. 71-98.

12. Richard HARDING, *The Emergence of Britain's Global Naval Supremacy: The War of 1739-1748*, London, Boydell Press, 2013, p. 57-97.

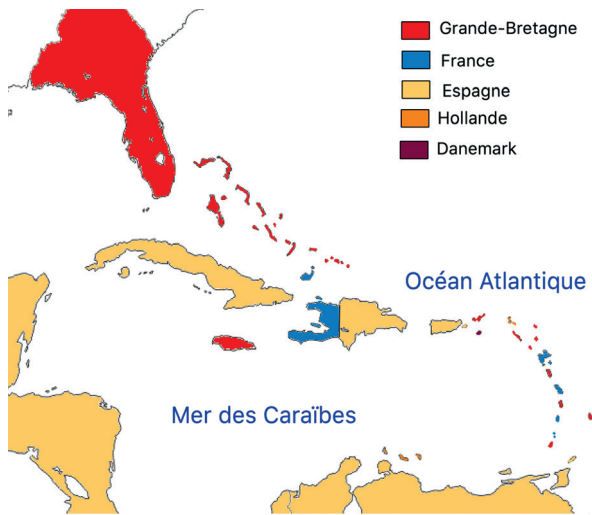
13. N.A.M RODGER, *The Command of the Ocean*, London, Penguin Books, 2004, p. 249-250. Patrick VILLIERS « Les échanges commerciaux en temps de guerre entre la France et les Antilles » in Philippe STURMEL, *Les échanges maritimes et commerciaux de l'Antiquité à nos jours*, volume 2, Paris, L'Harmattan, 2014, p. 88-91.

14. N.A.M RODGER, *The Command of the Ocean*, *Op cit*, p. 277.

Bailli de Suffren. C'est pourquoi on trouve au moins trois ouvrages consacrés à Suffren à la bibliothèque universitaire de Lorient, datant des années 1990. Il faut ajouter la biographie de Rémy Monarque de 2009¹⁵ et celle de Charles Cunat en 2008¹⁶. Cela montre un intérêt renouvelé pour la carrière de ce marin.

Dans le même temps, il n'existe qu'une seule bibliographie moderne de Guichen¹⁷. Il est pourtant loué par des historiens anglo-saxons comme Jenkins : « Il représentait ce que l'on peut trouver de mieux comme qualités chez les officiers de marine français. Il s'était révélé, chaque fois qu'il commandait en chef, le tacticien le plus capable de son temps. »¹⁸. Ce succès de Guichen est encore renforcé, car il avait en face de lui un des amiraux britanniques les plus brillants de sa génération et le futur vainqueur de la bataille des Saintes, George Rodney.

Malgré ses succès, Rodney est loin d'être le plus populaire des amiraux britanniques de la seconde moitié du XVIII^e siècle. Cela se confirme par le faible nombre de biographies à son sujet. L'amirauté britannique semble avoir une meilleure estime de lui puisqu'elle donna son nom à un navire de guerre le *HMS Rodney*, en même temps que le baptême d'un *HMS Nelson*. Après la Seconde Guerre mondiale, un navire porta le nom *HMS Saintes*, alors qu'un autre de la même génération portait celui de *HMS Trafalgar*. Sa popularité fut importante de son temps également puisque son nom de famille devint un prénom.



La région des Antilles en 1780, © Jeremy young 2020

15. Remy MONARQUE, *Suffren, un destin inachevé*, Paris, Tallandier, 2009.

16. Charles CUNAT, *Le Bailli de Suffren: Sa vie, ses voyages*, La Rochelle, La Découvrance, collection marine, 2008.

17. François JAHAN, Claude-Youenn ROUSSEL, *Guichen, l'honneur de la marine royale*, Paris, Guénégau, 2012.

18. Ernest Harold JENKINS, *A History of the French Navy, from Its Beginnings to the Present Day*, Annapolis, The Naval Institute Press, 1973, p. 182.

BIOGRAPHIE DES DEUX OPPOSANTS

Luc Urbain du Bouëxic, comte de Guichen



Jean-Baptiste Paulin Guérin, Portrait de Luc Urbain du Bouëxic de Guichen, huile sur toile, musée du Chateau de Versailles, MV 3928.

Luc Urbain du Bouëxic, comte de Guichen est né à Fougère en Bretagne en 1712 et mort à Morlaix en 1790. Il est le fils d'une bonne famille de noblesse de Bretagne et d'Anjou¹⁹. À cette époque, il s'agissait d'une condition nécessaire pour faire une carrière d'officier dans la marine royale²⁰. C'est pourquoi il entre aux gardes-marines à Brest en 1730 à l'âge de 18 ans.

Cette compagnie militaire avait été fondée au siècle précédent par Richelieu et réorganisée par Colbert pour servir de cursus maritime aux enfants de la noblesse²¹. Malgré la réduction des effectifs navals français

19. Etienne TAILLEMITE, *Les Hommes qui ont fait la marine française*, Paris, Perrin, 2008, p. 148 ; *Dictionnaire des marins français*, Paris Taillandier, 2002, p. 230.

20. Olivier CHALINE, *Les armées du Roi*, Paris, Armand Colin, 2016, p. 126-131.

21. Patrick GEISTDOERFER, « La formation des officiers de marine : de Richelieu au XXI^e siècle, des gardes aux « bordaches » », *Techniques & Culture*, no 45, 2005

avec la paix, Guichen est marqué sur plusieurs navires et fait plusieurs campagnes. Sa première eut lieu sur le *Triton* en Méditerranée, puis de 1732 à 1735, il passe successivement sur les vaisseaux *Le Fleuron*, *Le Griffon* et *L'Ardent*, avec lesquels il fait diverses campagnes à Cadix, au banc de Terre-Neuve, sur les côtes de Bretagne et dans la Manche²². Il obtient une première promotion en 1735, devenant ainsi enseigne de vaisseau et sert sur le navire *L'Astrée*, et fait deux campagnes, vers le Canada et la côte de Barbarie. Ce sont principalement des missions de la marine en temps de paix, des campagnes de routine et de transport, qui sont bonnes pour l'apprentissage de la navigation, mais moins pour la formation au combat.

Sa première expérience dans la mer des Antilles eut lieu en 1739, alors qu'il servait sur la *Néréide*. La mission de ce navire était de pourchasser les contrebandiers et d'essayer de mettre fin ou tout du moins un frein au commerce interlope. Pendant cette période de paix, le commerce français avec les Antilles était en plein essor²³ et l'application de l'Exclusif faisait que seul le commerce avec la métropole était autorisé, ce qui était très lucratif pour l'Etat grâce aux droits de douane.

Le commerce interlope qui était interdit, est une contrebande directe entre les différentes Antilles entre-elles et avec l'Amérique du Nord. La métropole était obligée d'envoyer des navires pour lutter contre cette pratique, car les autorités locales mirent beaucoup de mauvaise volonté à le faire²⁴. C'est durant cette croisière que Guichen s'illustra pour la première fois dans un fait d'armes. Il reçut la mission, par Jean-Baptiste Mac Nemara, son commandant, de capturer un navire contrebandier. Bien que ce navire ait été armé de dix canons et de huit pierriers, Guichen le prend à l'abordage, à la tête de trente hommes embarqués à bord des deux canots de *La Néréide*. Au cours du combat, il est grièvement blessé à la jambe²⁵.

Entre 1741 et 1743, Guichen embarque en qualité de capitaine en second sur les frégates *La Dryade* et *La Méduse*²⁶, et sur les vaisseaux *Le Dauphin-Royal*²⁷ et *Le Superbe*, à bord desquels il participe à diverses croisières sur les côtes d'Espagne, de Bretagne, aux Açores et dans la Manche.

Avec le début de l'implication française dans la guerre de Succession d'Autriche en 1744, Guichen est d'abord envoyé dans une compagnie de canonnières pour renforcer l'armée des Flandres. C'était une pratique courante depuis la fin du règne de Louis XIV d'utiliser des canonnières et des canons de la marine pour compenser les déficiences de l'artillerie de l'armée de terre²⁸. Il est promu Lieutenant de vaisseau en 1746 qui était le dernier grade d'officier subalterne dans la marine de guerre. Il touche

22. Joseph HENNEQUIN, *Biographie maritime : ou, Notices historiques sur la vie et les campagnes des marins célèbres français et étrangers*, vol. 3, Paris, Régnault, 1837, p. 387.

23. Jean MEYER, Martine ACERRA, *Histoire de la Marine Française*, Rennes, Ouest-France, 1994, p. 82.

24. Gérard LAFLEUR, « Liens commerciaux entres les Petites Antilles et l'Amérique du Nord sous l'Ancien régime », in *Cahiers d'histoire*, Volume 32, Numéro 2, Automne 2013, p. 13-39.

25. Prosper LEVOT, *Biographie bretonne*, Vannes, Cauderan, 1852, p. 862.

26. AN Marine, C⁶ 74, rôle d'équipage de la Méduse.

27. AN Marine, C⁶ 62 et C⁶ 72, rôles d'équipage du Dauphin Royal

28. Etienne TAILLEMITE, *Les Hommes qui ont fait la marine française*, *Op cit*, p. 149.

alors un salaire annuel de 1 000 livres tournois, ce qui représente une grosse évolution par rapport au salaire d'enseigne de vaisseau qui était de 600 livres tournois annuelles²⁹. Il commande alors la frégate *La Galatée*³⁰, avec laquelle il s'illustre à nouveau. Au moment de sa prise de commandement, la frégate était jugée comme perdue en raison de son enlèvement dans la vase à Gravelines et des vaisseaux anglais qui l'attendaient à la sortie du port.

Guichen surmonte tous ces obstacles. Un mois après son arrivée, il appareille et navigue sans encombre jusqu'au Havre. Une fois dans ce port, il prend en charge un important convoi en direction de Brest, qu'il mène à bon port sans perdre un seul navire³¹. En 1747, il reçoit le commandement de la frégate *La Sirène*³² et une mission d'escorte vers les Antilles en compagnie d'une seconde frégate. Durant la croisière, il capture un corsaire anglais, selon Etienne Taillemite, plusieurs selon Joseph Hennequin. Une fois à Saint-Domingue les deux frégates françaises sont attaquées par cinq vaisseaux anglais, mais, secondées par le fort et par une batterie, que Guichen fait élever avec les canons de sa frégate, à l'Est de la rade, elles arrivent à repousser la Royal Navy qui se replie avec des navires endommagés. Il prend en charge un nouveau convoi de Saint-Domingue vers Brest. Durant cette mission, il réussit à éviter les escadres anglaises, y compris celles qui bloquaient le port.

La signature du traité d'Aix-la-Chapelle en 1748 fit revenir la marine à des missions de temps de paix, mais avec cette fois une différence majeure, la mise en place d'une escadre d'évolutions en 1750. Il s'agissait d'une escadre dont le but était d'entraîner les officiers et les équipages aux manœuvres d'escadre et à la ligne de bataille. L'expérience fut un succès et fut renouvelée l'année suivante. Guichen participa aux deux, d'abord sur *Le Saint-Laurent*³³, puis sur le *Protée*. En 1752 Guichen croise pendant huit mois sur les côtes occidentales de l'Afrique à bord de *La Sirène*³⁴.

Avec le début de la guerre de Sept Ans en 1755, Guichen retrouva un service plus actif avec trois campagnes navales vers le Canada. La première sur l'*Opiniâtre*³⁵ en 1755, navire de ligne de 60 canons, qui réussit à éviter le piège tendu en pleine paix par la Royal Navy et connue sous le nom de Raffle Boscawen, du nom de l'amiral britannique qui commandait cette escadre.

En 1756, il est enfin promu Capitaine de Vaisseau, à l'âge de 44 ans, cette promotion représentait le passage dans les rangs des officiers supérieurs avec une augmentation à 1800 livres tournois par an³⁶. Pourtant, il ne commande pas encore son propre navire de ligne, puisqu'il est commandant en second sur le navire de ligne *Le Héros*³⁷ navire de ligne de

29. Michel VERGÉ-FRANCESCHI, *La marine française au XVIIIe siècle*, Paris, SEDES, Les espaces maritimes, 1996, p. 194-196.

30. AN Marine, C⁶ 112, rôle d'équipage de la Galatée.

31. Prosper LEVOT, *Biographie bretonne*, *Op cit.*, p. 862.

32. AN Marine, C⁶ 132.

33. AN Marine C⁶ 1228 rôle d'équipage du Saint-Laurent.

34. AN Marine, C⁶ 170 rôle d'équipage de la Sirène

35. AN Marine, C⁶ 183 rôle d'équipage de l'Opiniâtre.

36. Michel VERGÉ-FRANCESCHI, *La marine française au XVIIIe siècle*, *Op cit.*, p. 193.

37. AN Marine C⁶ 230, rôle d'équipage du Héros.

74, fruit de la vague de construction des années de l'entre-deux-guerres, sous le commandement Bullion de Montlouët. Ce navire fait partie d'une escadre de six vaisseaux de ligne et de trois frégates³⁸ sous les ordres de Macnemara, qui escortent un convoi transportant le général Montclam vers Louisbourg.

Son premier commandement est le navire de ligne *Le Formidable*³⁹ de 80 canons. La même année, il commande *L'Atalante* et se distingue par la prise de quatre navires corsaires et neuf bâtiments marchands. Il commande ensuite *Le Sage* en 1759, navire avec lequel il ne semble pas se distinguer particulièrement. Plusieurs de ses courtes notices biographiques dans des dictionnaires de gens de mer mentionnent à peine la période 1759-1764, car rien ne vient distinguer d'avantage la carrière du marin. Il faut noter toutefois que durant les dernières années de ce conflit, Guichen servit à nouveau aux Antilles. Ce manque de distinction n'est pas nécessairement le fait de Guichen dont la carrière avait déjà pourtant attiré les compliments de ses supérieurs et de Versailles, il avait été nommé chevalier dans l'ordre royal et militaire de Saint-Louis en 1748, et reçu les compliments du roi après son action sur *le Héros*.

Avec le retour de la paix, les possibilités de navigation semblent se réduire, cependant, il commande le *Brillant* en 1764, avant de rester près de dix ans sans naviguer. Il commande de nouveau un navire en 1775, la *Terpsichore* à nouveau dans une escadre d'évolution, sous les ordres de l'amiral Chaffaut. Cette absence de navigation ne doit pas être perçue comme le signe d'un manque de faveur à Versailles. Au contraire, Etienne Taillemite souligne l'estime des bureaux de la marine en citant une note de 1776 : « C'est celui des capitaines de vaisseaux qui a le plus servi et l'un de ceux qui se sont le plus distingué [...] c'est un homme sûr et vertueux. C'est dommage qu'on ne lui ait pas fait commander des divisions de bonne heure »⁴⁰. En 1775, le ministre Sartine lui avait également écrit à la suite de sa nomination dans l'escadre d'évolution : « C'est avec un vrai plaisir que je vous annonce cette marque de confiance de Sa majesté ». Avant d'ajouter un P. S. de sa propre main : « C'est sur votre réputation que je vous ai proposé au roi, je ne doute pas de votre zèle en cette occasion ».⁴¹

En 1778 avec l'entrée de la France dans la guerre entre la Grande-Bretagne et ses colonies d'Amérique, Guichen commande une escadre dans la flotte de Brest sous les ordres d'Orvilliers et participe ainsi à la bataille d'Ouessant où sa conduite lui valu une promotion comme lieutenant-général des armées de mer. Sa première campagne, à ce nouveau grade, dans les eaux européennes, dans le but de tenter une invasion conjointe de la Grande-Bretagne avec l'Espagne fut un fiasco. Avec un changement de la situation stratégique, le ministère de la marine décida de l'envoyer aux Antilles à la tête d'une escadre de 16 navires de lignes et 4 frégates. Il avait pour instruction de défendre les îles françaises et de protéger le commerce.

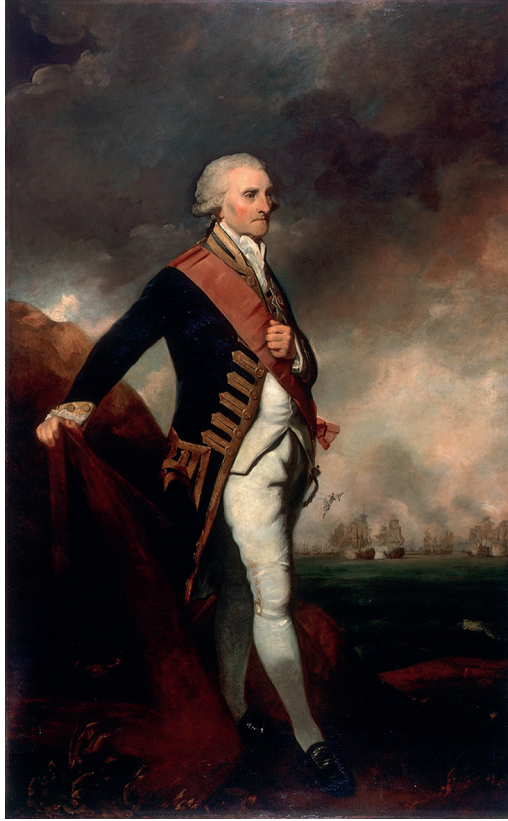
38. Georges LACOUR-GAYET, *La Marine militaire de la France sous le règne de Louis XV*, Paris, Honoré Champion éditeur, 1910, p. 254-255.

39. An Marine, C^o 226, rôle d'équipage du *Formidable*.

40. Etienne TAILLEMITE, *Les hommes qui ont fait la marine française*, *Op cit.*, p. 150.

41. Joseph HENNEQUIN, *Biographie maritime*, *Op cit.*, p. 392.

Lord George Brydges Rodney



Joshua Reynolds, Admiral Lord George Brydges Rodney, huile sur toile,
National Maritime Museum, BHC2971

George Brydges Rodney, né à Walton on Thames à Londres en janvier 1718 et mort à Londres en 1792. Il était le troisième fils d'Henry Rodney et de Mary Newton. Son père avait servi dans l'armée notamment durant la guerre de Succession d'Espagne, puis avait eu le grade de capitaine dans le corps des marines avant que celui-ci soit dispersé en 1713. Henry Rodney fut ruiné par des investissements dans la Compagnie des Mers du Sud lorsque le cours des actions s'effondra dans les années 1720 à cause de fraudes boursières de la part des directeurs de la compagnie⁴². À cette époque la famille de Rodney était donc plutôt pauvre, mais restait bien connecté notamment grâce à Mary qui était la fille de Sir Henry Newton, un diplomate distingué et un membre de la High Court de

42. Helen PAUL, *The South Sea Bubble: An Economic History of its Origins and Consequences*, Routledge, 2013, Chapitre 4.

l'Amirauté. De par sa mère, Rodney était également membre de la famille de Lord Aubrey Beauclerck, officier de marine et fils du duc de Saint-Albans lui-même petit fils de Charles II⁴³. Des connexions qui furent utiles à sa carrière navale. Après avoir été à l'école à Harrow, il rejoint la Navy à 14 ans comme un volontaire, un « King's Letter Boy ». C'était le nom familial pour une qualification de « volunteer per order » afin que les jeunes gens de bonne famille entrent dans la Royal Navy et se préparent à devenir officiers. Ce grade a été introduit par Samuel Pepys en 1676 et le récipiendaire recevait 24 £ par an et une lettre de la couronne qui lui garantissait pratiquement une promotion après avoir passé deux ans en mer et réussi l'examen de lieutenant. La lettre indiquait aux amiraux et aux capitaines que le porteur devait faire recevoir « la gentillesse que vous jugerez appropriée pour un gentleman, à la fois pour l'accueillir dans votre navire et pour favoriser son évolution ».⁴⁴

Rodney servit alors sur plusieurs navires, d'abord sur le *HMS Sunderland* de 1732 à 1734⁴⁵, puis sur le *HMS Dreadnought* pendant près de quatre ans de janvier 1734 à septembre 1737⁴⁶. Sur ce second navire, il fut sous les ordres du capitaine Henry Medley qui devint très vite son mentor, le promut aspirant et prit un intérêt tout particulier à sa formation. Durant ce temps, il passa pas loin de 14 mois à Lisbonne. En 1738 après un court passage sur le *HMS Berwick*⁴⁷, Rodney fut transféré sur le *HMS Romney*⁴⁸ une nouvelle fois sous les ordres d'Henry Medley, pour une mission de protection de la pêche à Terre-Neuve. En 1739, il servit brièvement sur le navire de ligne *HMS Somerset*⁴⁹, avant de rejoindre le *Dolphin*⁵⁰ commandé par lord Audley Beauclerck. En février 1740 à l'âge de 22 ans il reçut sa commission de lieutenant⁵¹. Il continua sa carrière sur le *HMS Essex*⁵², puis sur le *HMS Namur*⁵³, vaisseau amiral de Sir Thomas Mathews. Certains ont mis en avant que l'avancement de Rodney était largement dû à l'influence et à la protection du duc de Chandos. Ce qui serait étayé par le fait qu'en l'espace de cinq mois sur le *Namur*, il serait passé de 5^e à 1^{er} lieutenant ; mais il ne faut pas ignorer aussi les mérites du jeune officier. En août 1742, il fut chargé par l'amiral Mathews de commander une chaloupe de 28 rames et de détruire le matériel et

43. Peter TREW, *Rodney and the Breaking of the Line*, Barnsley, Pen and Sword Books, 2006, p. 14.

44. "King's Letter boy". *The Oxford Companion to Ships and the Sea*. Oxford University Press. 2006

45. ADM 36/4052, ADM 36/4055, ADM 36/4054, ADM 36/4056, Ship's Musters, *HMS Sunderland*, 1732-35.

ADM 33/332, ADM 33/339, ADM 33/341, Ship's Pay Book, *HMS Sunderland*, 1732-34.

46. ADM 36/812, ADM 36/813, ADM 36/814, ADM 36/815, ADM 36/816, ADM 36/817, Ship's Musters, *HMS Dreadnought*, 1734-1737.

47. ADM 36/286, ADM 36/287 Ship's Muster, *HMS Berwick*, 1735-1738.

ADM 33/354, Ship's Pay Book, *HMS Berwick*, 1738-1740.

48. ADM 36/2986, Ship's Muster, *HMS Romney*, 1738-39.

49. ADM 36/3849, Ship's Muster, *HMS Somerset*, 1738-39.

ADM 33/380, Ship's Pay Book, *HMS Somerset*, 1738-45.

50. ADM 36/861, ADM 36/862, Ship's Muster Books, *Dolphin*, 1739-41.

ADM 33/355, Ship's Pay Book, *Dolphin*, 1736-1740.

51. Peter TREW, *Rodney and the Breaking of the Line*, *Op cit.*, p. 14.

52. ADM 36/1049, ADM 36/1053, Ship's Muster Books, *HMS Essex*, 1741-43.

ADM 33/403, Ship's Pay Book, *HMS Essex*, 1741-43.

53. ADM 36/2100, ADM 36/2103, Ship's Muster Books, *HMS Namur*, 1742-44.

ravitaillement entassé par les Espagnols à Vintimille en préparation d'une possible invasion de Gênes. Sa mission fut un succès et il fut mentionné dans la dépêche de l'amiral⁵⁴. Deux mois plus tard, alors que le *HMS Plymouth* avait besoin d'être envoyé en Angleterre pour réparations, Mathews nomma Rodney pour le commander. Ce voyage en Angleterre permit la confirmation de la promotion au grade de « post captain », c'est-à-dire capitaine de vaisseau. Il avait alors 25 ans, ce qui faisait de lui un des plus jeunes capitaines de la Navy. Il fut alors nommé pour commander la frégate *Sheerness* en 1743 et après un départ retardé de plusieurs mois à cause de problèmes de recrutement des marins, Rodney passa neuf mois à s'occuper de missions d'escortes et de convois autour des îles britanniques et de la mer du Nord. Le seul fait notable de ce commandement fut que Rodney eut sous ses ordres comme aspirant un autre marin célèbre, Samuel Hood⁵⁵, qui commanda la flotte britannique à la bataille de la Chesapeake et servit sous Rodney à la bataille des Saintes. En 1744 Rodney commandait le *HMS Ludlow Castle*⁵⁶, un navire de 40 canons à deux-ponts qui faisait partie d'une nouvelle classe de navires, mais dont le design n'était pas adapté au combat en mer puisqu'il était pratiquement impossible d'ouvrir les sabords du pont inférieur, même par mer modérée. Ce navire était si peu maniable qu'il s'échoua deux fois lors de missions de surveillance de la côte écossaise en 1744 et 1745⁵⁷. Le 8 janvier 1746 Rodney prit le commandement d'un navire lui aussi juste construit, le *HMS Eagle* de 60 canons⁵⁸, qu'il commande de 1746 à 1748 en étant rattaché au Western Squadron. C'est une des périodes de sa carrière où Rodney connaît le plus de succès, entre mai 1746 et juin 1747, Rodney capture, soit avec son seul navire, soit en compagnie d'autres unités plus de 16 navires ennemis⁵⁹, certaines de ces captures étaient des navires marchands avec des cargaisons de valeur comme *L'Espérance*, venant de Martinique, avec une cargaison de café, coton, indigo et sucre⁶⁰ ou des corsaires lourdement armés comme *La Bellone* venant de Nantes avec 36 canons⁶¹. Toujours en 1747 Rodney captura 6 navires marchands français en faisant partie d'une escadre sous les ordres de Fox qui au total en captura plus de 40⁶². Toujours en 1747 Rodney fit l'expérience de son premier combat entre deux flottes en prenant part à la seconde bataille de Cap Finistère, une victoire navale

54. ADM 97/114/8, From Admiral Mathews, commanding in the Mediterranean

55. "Samuel Hood, 1st Viscount Hood". Oxford Dictionary of National Biography.

56. ADM 36/1858, ADM 36/1859, ADM 36/1863, ADM 36/1864, ADM 36/1865, ADM 36/1867, Ship's Muster Books, *HMS Ludlow Castle*, 1744-45.

57. Peter TREW, *Rodney and the Breaking of the Line*, *Op cit.*, p. 37-39.

58. ADM 36/970, ADM 36/971, ADM 36/972, ADM 36/973, ADM 36/974, ADM 36/975, ADM 36/976, Ship's Muster Books, *HMS Eagle*, 1746-53.

ADM 106/1037/170, Lewis Joyce, Carpenter, the Eagle, Captain, George Bridges Rodney, Plymouth. List of the ship's defects. 9 Aug 1746.

ADM 106/1034/14, Captain G Rhodney, the Eagle, Harwich. Request for alterations to the ship including a double hammock and curtains for the Officers that have no cabins.

ADM 106/1034/88, Captain G. B. Rodney, the Eagle, Hamoaze. Asks for the ship to be repainted.

59. Peter TREW, *Rodney and the Breaking of the Line*, *Op cit.*, p. 40.

60. HCA 32/108/25, Captured ship: *L'Espérance* of Martinique (master Isaac Ravard).

61. HCA 32/99/12, Captured ship: *La Bellone* of Nantes (master Claude Lary)

62. ADM 1/1782, Fox to Corbett, 20th June 1747

ADM 51/501 Captain's Journal, *HMS Kent*,

britannique qui est décrite comme l'action navale la plus aboutie de tout le conflit⁶³. Durant cette bataille Rodney se trouvait dans un groupe de navires formant l'arrière-garde et le *HMS Eagle* dut affronter deux navires français et subit des dégâts importants⁶⁴. Enfin, en 1748, Rodney et son navire faisaient parti d'une petite escadre sous les ordres du commodore Coates, et prit part à la capture de 5 navires marchands espagnols séparés d'un convoi lourdement armé parti de Cadix. Le *HMS Eagle* fut désarmé en août 1748. Durant son temps aux commandes de ce navire Rodney avait accumulé plus de 15 000 £ de parts de prises⁶⁵, ce qui représenterait aujourd'hui plus de 1 900 000 £⁶⁶. Son temps à bord du *HMS Eagle* fut important pour sa carrière à plusieurs titres. Tout d'abord, cela lui apporta une certaine sécurité financière, puis le fait d'avoir servi sous les ordres d'Anson et de Hawke dans l'escadre d'élite du Western Squadron avec des standards élevés en terme de discipline, de navigation et de manœuvres de flotte, fut une des influences les plus formatives de sa carrière et enfin cela lui permit d'établir sa réputation professionnelle.

Ce dernier point semble confirmé par le fait qu'il reçut le commandement d'un nouveau navire, le *HMS Rainbow* de 50 canons⁶⁷, alors que la taille de la Navy avait été très largement diminuée à cause du retour de la paix et que beaucoup d'officiers se retrouvèrent sans affectation. La taille de la Navy passa de 40 000 hommes à moins de 10 000⁶⁸. Il avait d'autant plus clairement fait bonne impression sur le service car en plus du commandement du *HMS Rainbow*, il pouvait hisser sa marque de commodore avec deux navires sous ses ordres et fut nommé dans le même temps gouverneur de Terre-Neuve.

Cette fonction était saisonnière et consistait surtout à la protection des pêcheurs. Il reçut également la mission secrète de défendre la colonie face à des possibles violations françaises⁶⁹. Il quitta ce navire et cette fonction en 1752 parce qu'il était malade. Il fut également élu au parlement pour la première fois en 1751. C'est durant ces années de pause dans sa carrière qu'il se maria en 1753. Il sembla clairement faire le choix de la domesticité et ne commandant que des navires de garde du port de Portsmouth, réussissant toujours à changer de commandement dès qu'il y avait la moindre de chance de prendre la mer.

Pendant la guerre de Sept Ans, il reçut d'abord le commandement du *HMS Monarch* en mai 1756 et servit dans la flotte de la Manche pendant

63. Jeremy BLACK, *Britain as a Military Power, 1688-1815*, London Routledge, 1999, p. 97-100

64. Ruddock F. MACKAY, *Amiral Hawke*, Oxford, Oxford University Press, p. 69-88.

65. David SPINNEY, *Rodney*, London, Allen & Unwin, 1969, p. 86.

66. "Inflation: The Value of the Pound 1750-2002" in *House of Commons Research Paper*, 02/44 11/07/2002.

67. ADM 106/1074/282, Captain G. B. Rodney, *Rainbow*, Plymouth. Asks for the ship's company to be paid advance money. 1749.

ADM 106/1085/21, Captain Rodney, the *Rainbow*, Plymouth. His ships and her boats were to be painted when she arrived at Spithead but was ordered immediately here. May 1750.

ADM 106/1105/19, Captain Rodney, the *Rainbow*, Woolwich. The ship will be entirely cleared, today, April 1752.

ADM 106/1074/313, Captain G. B. Rodney, *Rainbow*, Lisbon. Has drawn a bill in favour Arthur Holsworth, November 1749.

68. Brian LAVERY, *Royal Tars, The Lower Deck of the Royal Navy, 875-1850*, London, Conway, 2010, p. 162.

69. PRO 30/20/21/2, Family Letters: Lord Sandwich to Lord Rodney, 7th June 1749.

deux mois et ne reprit pas la mer avant la fin de 1756 car lui et sa femme étaient tombés gravement malade. Si Rodney s'en remit, sa femme mourut en janvier 1757. Cette même année Rodney se servit de sa maladie pour ne pas faire partie des juges à la cour martiale de l'Amiral Byng et travailla même sans succès avec Augustus Hervey pour avoir la sentence commuée⁷⁰. Pendant tous le reste de la guerre Rodney ne commanda qu'un seul navire, *Le HMS Dublin*, un des premiers navires de 74 canons. Avec ce navire, il prit part au raid raté sur Rochefort sous les ordres de Hawke en 1757, puis en 1758, il reçut l'ordre de transporter le général Amherst de Grande-Bretagne vers l'Amérique du Nord pour attaquer Louisbourg. Durant cette traversée Rodney captura un navire de la Compagnie Française des Indes, chargé d'une cargaison précieuse. Il escorta ce navire à Vigo au Portugal, car il considérait que la maladie et le scorbut qui faisaient rage à bord de sa prise étaient une menace pour son équipage. Cette action lui valu sa première accusa de faire passer son attrait pour les prises avant les besoins du service⁷¹. Durant ce voyage Rodney succomba lui-même à l'épidémie de scorbut en juillet 1758 et ne reprit pas la mer avec le grade de capitaine.

Le 19 mai 1759, Rodney fut promu au grade de contre-amiral de l'escadre bleue et le 5 juin, il reçut le commandement d'une petite escadre avec la mission de faire le blocus et de bombarder Le Havre où il était rapporté la construction d'une flotte de barges pour une possible invasion de la Grande-Bretagne⁷². Cette mission fut un succès avec plus de 500 obus tirés sur la ville en l'espace de 24 heures⁷³, puis quand les défenses françaises rendirent le bombardement impossible, Rodney organisa le blocus du Havre, mission qu'il poursuivit jusqu'en février 1761. Son action au Havre a dû laisser une bonne impression à l'Amirauté, car il fut sélectionné pour mener une opération dans les Antilles contre la Martinique qui était alors une base de corsaires assez active dans la région, et cela en passant au-dessus d'officiers plus anciens que lui. Le 5 octobre 1761 il fut donc nommé commandant en chef de la station des Îles sous le vent et recevait des ordres clairs sur l'embarquement et le débarquement des troupes⁷⁴. Cette mission fut également un succès et mena à la reddition de la Martinique le 16 février 1762⁷⁵. Cela fut suivi par la reddition de Sainte-Lucie le 26 février, de Grenade le 5 mars et de Saint-Vincent le 10 avril⁷⁶, ne laissant à la France que Saint-Domingue

70. David ERSKINE, *Augustus Hervey's Journal: The Adventures Afloat and Ashore of a Naval Casanova*, Sailors' Tales, London Greenhill Books, 2006, p. 238-40.

71. Julian Stafford CORBETT, *England in the Seven Years' War*, London, Longmans, Green and Company 1907, p. 315.

72. Admiralty to Rodney, 26th June 1759, in David SYRETT, *Rodney Papers, Volume I, 1742–1763: Selections from the Correspondence of Admiral Lord Rodney*, London, Routledge, Navy Records Society Publications, 2005, p. 287.

73. David SPINNEY, *Rodney*, *Op cit.*, p. 157.

74. PRO 30/20/19, Rules to be observed by that part of His Majesty's Fleet under the command of Rear Admiral Rodney.

75. Sidney DANÉY DE MARCILLAC, *Histoire de la Martinique: depuis la colonisation jusqu'en 1815*, Volume 3, Fort Royal (Fort de France), E Ruelle, 1846, p. 337.

Andrea BANBUCK, *Histoire politique, économique et sociale de la Martinique sous l'ancien régime 1635-1789*, Paris, Librairie des sciences politiques et sociales, 1935, p. 132-139.

76. Jonathan R. DULL, *The French Navy and the Seven Year's War*, Lincoln, University of Nebraska Press, 2008, p. 222-23.

et la Louisiane comme possessions coloniales de ce côté de l'Atlantique⁷⁷. La même année Rodney perdit une partie de son commandement qui fut transféré sous les ordres de l'amiral Pocock pour une invasion de Cuba, Rodney se voyant confié une mission de patrouille dans la mer des Antilles pour tenter de contrer les activités des corsaires. Il fut promu Vice-amiral en octobre 1762. Si Rodney avait eu une guerre profitable sur le plan professionnel, il était néanmoins déçu en termes de récompenses financières, surtout par rapport aux officiers qui prirent part à la capture de La Havane⁷⁸.

Pendant la paix, en 1765, Rodney fut nommé gouverneur de l'hôpital de Greenwich, un poste qui venait avec un somptueux logement de fonction et un salaire annuel de 1 000 £. Malgré cela et à cause de dettes de jeu et de campagnes politiques, les années de paix sont des années de difficultés financières pour Rodney. Durant la crise des Malouines de 1770, Rodney fut envoyé pour commander l'escadre de Jamaïque, un poste qu'il garda quand la crise ne déboucha pas sur un conflit et qu'il garda jusqu'en 1774. De retour en Angleterre, il fut rattrapé par ses difficultés financières et du s'exiler à Paris. Comme il avait une affaire judiciaire en cours contre le Navy Board, il ne pouvait pas prétendre à un nouveau commandement, il resta à Paris jusqu'en 1778. Malgré cela, il fut promu amiral de l'escadre blanche en janvier 1778, ce qui faisait de lui un des officiers les plus hauts gradés de la marine britannique.

Vers la fin de 1779 Rodney fut nommé commandant en chef des îles sous le vent en remplacement de Lord Byron, avec cependant une limitation sur l'implication de l'amiral sur les transactions financières⁷⁹. Le début de sa mission fut un succès, sur sa route pour les Antilles, il devait passer par Gibraltar assiégé par une flotte espagnole, il y captura un convoi de 16 navires de transport espagnols et leur escorte de 7 navires de guerre⁸⁰. Le 16 janvier 1780, il rencontra une flotte espagnole composée de onze navires de lignes sous les ordres de Don Juan de Langara y Huarte, un des officiers espagnols les plus brillants de son époque. La flotte de Rodney captura 7 navires de lignes sur les 9 engagé dans la bataille, deux ayant été séparées de la flotte par le vent. L'amiral espagnol et son navire furent capturés⁸¹. Cette bataille reste connue outre Manche sous le nom de bataille du clair de Lune. Cette bataille renforça l'opinion de Rodney sur l'importance des coques de navire doublées en cuivre et conséquemment l'amiral demanda au Premier Lord de l'Amirauté d'ajouter plus de ce type de navire dans son escadre pour les Antilles. Il faut également noter que durant la bataille Rodney fut confiné dans sa cabine à cause d'une attaque de goutte et relaya ses ordres via le capitaine de son navire Walter Young.

77. Rodney to Cleveland 24th March and 10th April 1762 in David SYRETT, *Rodney Papers, Volume I, Op cit.*, p. 444 et 448.

78. David SPINNEY, *Rodney, Op cit.*, p. 209.

79. Sir J FORTESCUE, *The Correspondance of King George the Third from 1760 to 1783*, London, Macmillan, 1927-28.

80. Alfred Thayer MAHAN, *The Major Operations of the Navies in the War of American Independence*, London, Sampson Low, Marston & Company, 1913, p. 122.

81. David SYRETT, *The Royal Navy in European Waters during the American Revolutionary War*, Columbia, University of South Carolina Press, Studies in Maritime History, 1998, p. 86-9.

Le 15 février 1780 Rodney faisait voile vers les Antilles pour la campagne qui allait l’opposer à l’amiral de Guichen.

DEUX CARRIÈRES TYPIQUES ?

Si par bien des aspects la carrière de Rodney est exceptionnelle, elle est aussi typique de la carrière des officiers dans la Royal Navy. Rodney prit la mer quand il avait 14 ans, ce qui était le cas de la plupart des aspirants officiers de la Navy au XVIII^e siècle, comme le souligne N.A.M. Rodger : « La plupart des jeunes hommes destinés à une carrière navale étaient en mer avant l’âge de 14 ans »⁸². On trouve bien sûr, quelques exemples d’officiers qui prirent la mer plus tardivement, comme l’amiral Vernon qui ne rejoignit pas la Navy avant ses 16 ans⁸³ et James Cook, le célèbre explorateur qui se lança dans une carrière maritime dans la marine marchande à 18 ans⁸⁴, mais la plupart partaient en mer jeune, comme les deux frères Pellew, Edward et Israel qui devinrent tous les deux capitaines de vaisseau⁸⁵, ou encore William Bligh qui prit la mer dès l’âge de 7 ans comme serviteur⁸⁶. L’amiral Hawke avait lui aussi rejoint la marine peu avant ses 15 ans⁸⁷, tout comme Sir Charles Knowles⁸⁸.

La Navy était une des seules carrières acceptable pour les fils de bonne famille, mais elle était surtout la seule qui ne nécessitait pas un investissement important au départ, ce qui la rendait accessible aux fils de bonnes familles qui connaissaient des difficultés financières, comme la famille Rodney, mais ce fut également le cas pour de nombreux autres comme George, le troisième fils de Lord Elphinstone⁸⁹.

La carrière de Rodney est aussi typique car elle représente une mixture d’influence et de capacités personnelles. Il était impossible d’obtenir une promotion et encore moins une commission dans le service sans faire la démonstration d’importantes capacités navales comme le souligne le capitaine Eliott dans une lettre à propos d’un de ses jeunes aspirants : « Il n’est pas encore suffisamment marin pour ce navire et doit acquérir plus d’expérience avant de pouvoir être recommandé pour une commission »⁹⁰. Pour de nombreux officiers avoir les bonnes relations étaient une façon de trouver de bons navires, mais la promotion en elle-même venait du mérite et en particulier d’actions remarquables en mer.

82. Nicholas A.M. Rodger, *The Wooden World, An Anatomy of the Georgian Navy*, London, Fontana Press, 1988, p. 254.

83. Richard HARDING, „Vernon, Edward (1684–1757)” in *Oxford Dictionary of National Biography*, Oxford University Press, 2008.

84. Vanessa COLLINGRIDGE, *Captain Cook: The Life, Death and Legacy of History's Greatest Explorer*, London, Ebury Press, 2003, p. 15.

85. Edward OSLER, *The Life of Admiral Viscount Exmouth*, London, Routledge, 1854, p. 5-6.

86. Rob MUNDLE, *Bligh: Master Mariner*, Hachette Australia, 2010, chapitre 1.

87. Tony HEATHCOTE, *The British Admirals of the Fleet 1734 – 1995*, London, Pen & Sword, 2002, p. 107.

88. “Biographical Memoir of Admiral Sir Charles Knowles, Bart” in *The Naval Chronicle*. 1. London: J. Gold 1799. 1842, p. 89

89. Sir Lewis NAMIER, John BROOKE, *The History of Parliament : The House of Commons, 1754-90*, London, Haynes Publishing, 1964, Volume II, p. 400.

90. National Maritime Museum, NMM ELL/400 No 4.

De manière assez symbolique, une carrière navale dans la Marine Royale française représentait un système assez opposé. Pour devenir officier de marine en France, il fallait appartenir à la noblesse et commencer son service dans la compagnie des gardes de la marine, ce qui se faisait bien plus tard qu'en Grande-Bretagne, aux alentours de 18 ans. Pour quitter les grades de la compagnie et atteindre ceux de lieutenant et puis de capitaine de vaisseau, le mérite ne suffisait pas, puisque les promotions ne se faisaient qu'à l'ancienneté et Guichen, ainsi ne devint pas capitaine avant l'âge de 44 ans, il lui avait fallu 16 ans pour devenir lieutenant. À titre comparatif, un officier comme Sir Edward Pellew dans la Royal Navy qui ne bénéficiait pas de relations pour son avancement devint lieutenant 8 ans après avoir rejoint la Navy, Thomas Bertie, 5 ans après le début réel de son service⁹¹. La lenteur de la carrière de Guichen n'est pas une exception dans la marine française d'Ancien Régime comme le souligne Etienne Taillemite : « Guichen au contraire peut être considéré comme tout à fait typique de l'officier de ce temps, par la qualité et la longueur de ses services, par la lenteur aussi de son avancement »⁹². Cela est visible si l'on observe les carrières d'autres noms illustres de la Royale. Jean-François de Bertet de La Clue-Sabran, amiral commandant la flotte française à la bataille de Lagos est entré dans la compagnie des gardes marine de Toulon à 18 ans. En 1715, il est promu enseigne de vaisseau en 1727, lieutenant de vaisseau en 1734, capitaine de vaisseau en 1741 à l'âge de 45 ans⁹³. Hubert de Brienne de Conflans qui commande la flotte française lors de la bataille des Cardinaux commence sa carrière un peu plus tôt puisqu'il rejoint les gardes marine à Brest à l'âge de 16 ans en 1706. Il est enseigne de vaisseau en 1712, lieutenant de vaisseau en 1727 et capitaine de vaisseau en 1734 à l'âge de 44 ans⁹⁴.

LA CAMPAGNE AUX ANTILLES

Les ordres de Guichen pour sa campagne aux Antilles étaient de défendre les îles françaises et de s'assurer que le commerce maritime ne soit pas interrompu ni les relations maritimes entre les colonies⁹⁵. Ce n'était donc pas une stratégie offensive de la part de la France dans cette région et à cette période. Pourtant dès son arrivée sur les lieux, Guichen essaya de passer à l'attaque, tandis que les Britanniques avaient une position plus défensive. L'escadre britannique des Îles sous le vent était alors sous les ordres du contre-amiral Hyde Parker, qui avait été le commandant en second de Lord Byron et qui était resté après le rappel de ce dernier en Grande-Bretagne. Cet officier avait le choix d'aller mouiller dans la baie de Gros Ilet à Sainte-Lucie, car c'était une position bien

91. Nicholas TRACY, *Who's who in Nelson's Navy: 200 Naval Heroes*. London, Chatham Publishing, 2006, p. 34.

92. Etienne TAILLEMITE, *Histoire ignorée de la marine française*, *Op cit.*, p. 277.

93. Michel VERGÉ-FRANCESCHI, *Les officiers généraux de la marine royale (1715-1774)*, Paris, Librairie de l'Inde, 1990, p. 38-41.

94. Michel VERGÉ-FRANCESCHI, *Dictionnaire d'histoire maritime*, Paris, éditions Robert Laffont, coll. « Bouquins », 2002.

95. AN Fonds du Boeuxic de Guichen, 267AP/3, No 116, instructions de Sartines à Guichen, 8 janvier 1780.

défendue et qui permettait de surveiller la flotte française en Martinique distante seulement de 30 miles.

Rodney arriva le premier aux Antilles, le 17 mars 1780, à la Barbade, et envoya trois de ces plus gros navires à la recherche de la flotte française, mais ils ne la trouvèrent pas. Parker en revanche plus près ne sembla pas prendre de mesure pour attaquer la flotte française de 16 navires de ligne commandée par Guichen et qui arriva sans encombre en Martinique le 22 mars, en escortant un convoi de 83 navires marchands⁹⁶, Guichen avait déjà rempli une partie de sa mission. Il essaya ensuite de se porter à l'attaque de Sainte-Lucie, mais voyant les défenses britanniques, il y renonça et retourna à Fort Royal. L'arrivée de Rodney à Sainte-Lucie dans les derniers jours de mars changea la stratégie. Dès le 2 avril, l'amiral anglais essaya de faire sortir Guichen de Martinique pour lui livrer bataille, faisant naviguer sa flotte suffisamment près pour parfois être à portée des canons de Fort Royal⁹⁷. Pendant plusieurs jours, Guichen décida de ne pas relever le défi.

L'amiral français prit la mer le 13 avril 1780 après que sa flotte ait embarqué 3 000 soldats sous les ordres du Marquis de Bouillé, le gouverneur de la Martinique, ce qui s'ajoutait aux soldats déjà à bord des navires. Le but était de protéger le départ d'un convoi vers Saint-Domingue puis de faire demi-tour en contournant la Martinique par le nord pour éviter la flotte de Rodney et aller attaquer Barbade avant que la Royal Navy ne puisse la défendre⁹⁸. Cependant les frégates que Rodney avait placé en sentinelles aperçurent la flotte française et la Royal Navy put se lancer à la poursuite et rejoindre la flotte de Guichen 24 miles à l'ouest de l'Îlet de la Perle, au nord-ouest de la Martinique.

LA BATAILLE DE LA MARTINIQUE, 17 AVRIL 1780

Comme souvent pour les batailles navales dans les Antilles, cet affrontement porte plusieurs noms et on le trouve parfois sous le nom de bataille de la Dominique.

À l'aube du 17 avril Rodney vit que Guichen était en train de former sa ligne de bataille et ordonna à sa flotte de faire de même, chaque navire devant se placer à une distance de deux encablures soit 470 mètres. Son intention était d'attaquer l'arrière de la ligne française avec l'ensemble de sa flotte. À 7 heures du matin, il ordonna à la ligne anglaise de réduire la distance entre les navires à une seule encablure. L'ordre d'attaquer l'arrière de la ligne française arriva à 8 h 30 qui se trouvait encore à une distance de 12 miles⁹⁹, mais alors que la flotte anglaise changeait de direction, Guichen ordonna lui aussi à sa flotte de changer de direction.

96. Etienne TAILLEMITE, *Histoire ignorée de la marine française*, *Op cit.*, p. 282.

Peter TREW, *Rodney and the Breaking of the Line* *Op cit.*, p. 56.

97. "Rodney Despatch to Philip Stevens, 26th April 1780" in Godfrey Basil Mundy, *The Life and Correspondence of the Late Admiral Lord Rodney*, Volume I, London John Murray, 1830, p. 283-9.

98. George LACOUR-GAYET, *La Marine Militaire de la France sous le règne de Louis XVI*, Paris, Librairie Spéciale pour l'Histoire de la France, 1905, p. 334.

99. John CRESSWELL, *British Admirals of the Eighteenth Century: Tactics in Battle*, Hamden, Archon Books, 1972, p. 146.



Auguste Louis DE ROSSEL, *Combat de La Dominique, 17 avril 1780, 1789*, peinture à l'huile, Musée de la Marine Rochefort, 3 OA 11.

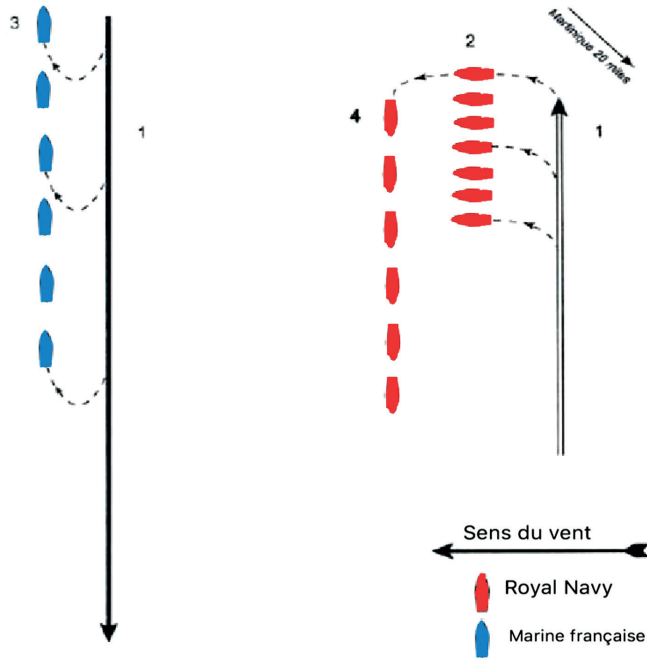
En conséquence, l'arrière de sa ligne devenait alors l'avant-garde et pouvait être soutenu par le reste de la flotte. Rodney imagina que cette manœuvre était une contre-mesure ordonnée par Guichen parce que l'amiral français avait percé à jour les intentions britanniques. Cependant si l'on se fie au témoignage du chef d'état-major de Guichen, Pierre François Buor de La Charoulière, l'amiral avait décidé de changer de trajectoire avant que Rodney ne débute son attaque, le fait que cela annule la manœuvre de la Navy était donc une coïncidence, mais qui fut lourde de conséquences sur la stratégie de Rodney.

À 10 h 10, Rodney ordonna à sa flotte de se mettre à nouveau en position pour une seconde tentative d'attaque. À 11 h, il déploya le signal de se préparer pour le combat¹⁰⁰, ce signal fut suivi immédiatement par celui de changement de direction, en biais vers la ligne ennemie¹⁰¹. 50 minutes plus tard, la ligne anglaise était en face du centre et de l'arrière de la ligne française et en parfaite position pour attaquer. Dans l'esprit de Rodney, ses instructions étaient claires, il pensait qu'elles l'étaient également pour ses capitaines et donc il déploya le signal pour chaque navire d'attaquer le navire français en face de lui dans la ligne de

100. "Rodney Despatch to Philip Stevens, 26th April 1780" in Godfrey Basil Mundy, *The Life and Correspondence of the Late Admiral Lord Rodney*, Volume I, *Op. cit.*, p. 283-9.

101. Alfred Thayer MAHAN, *The Influence of Sea Power upon History 1660-1783*, Boston, Little, Brown and Co., 1890, p. 137-8.

Bataille de Martinique, première tentative de Rodney



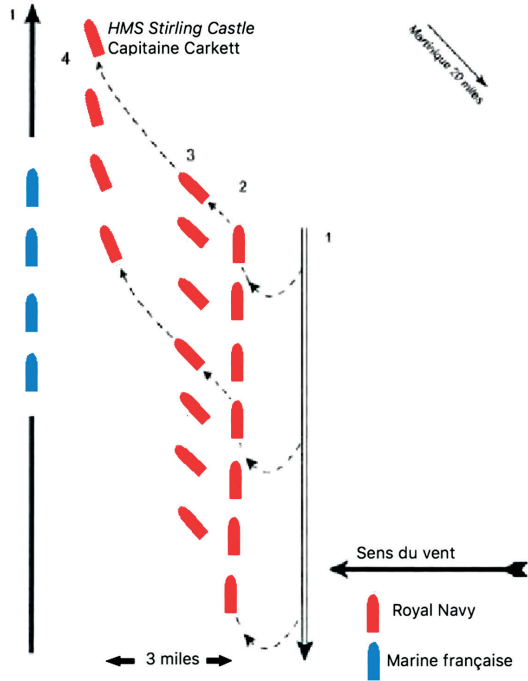
1. 6h45. Les deux lignes croisent sur des trajectoires opposées. Rodney signale son intention d'attaquer l'arrière de la ligne de Guichen.
2. 8h30. Rodney ordonne à sa flotte de former une ligne avec les navires côte-à-côte et de se diriger vers l'arrière garde française.
3. Au même moment Guichen ordonne à sa flotte de virer de bord en ligne, vers le nord. Résultat, son arrière garde vulnérable devient son avant-garde et peut être soutenue par le reste de la flotte.
4. 9h. Son attaque ayant été contrecarré, Rodney ordonne un changement de direction et un retour en ligne vers le sud. Résultats les flottes naviguent à nouveau sur des trajectoires parallèles et opposées

bataille, en accord avec l'article 21 de ses instructions écrites¹⁰². Ce qu'il avait prévu était de reproduire la manœuvre avortée tentée plus tôt ce même matin¹⁰³. Pour lui, il était implicite dans ses ordres que certains navires de l'arrière de la ligne française seraient attaqués par plus d'un navire britannique. C'était d'ailleurs le point clef de sa stratégie et de son plan.

102. "Rodney Despatch to Philip Stevens, 26th April 1780" in Godfrey Basil Mundy, *The Life and Correspondence of the Late Admiral Lord Rodney*, Volume I, *Op it.*, p. 283-9.

103. Brian TUNSTALL, Nicholas TRACY, *Naval Warfare in the Age of Sail: The Evolution of Fighting Tactics, 1650-1815*, New York, Wellfleet Press, 2001, p. 165.

Bataille de la Martinique 1780, seconde tentative de Rodney



1. 9h. Après l'échec de la première attaque, les deux flottes sont à nouveau sur des trajectoires parallèles et opposées
2. 10h10. Rodney ordonne à sa flotte de virer et de se mettre sur la même trajectoire que la flotte de Guichen.
3. 11h. Rodney ordonne à sa flotte de changer de direction et à 11h50, il signale de suivre l'article 21 : Chaque navire de l'escadre doit se diriger vers le navire ennemi qui d'après la disposition des deux escadres serait celui qu'il devrait engager.
4. Le signal est mal compris par le capitaine Carkett qui se dirige alors vers le navire de tête de la ligne française. Résultat, le plan de Rodney est ruiné.

Malheureusement pour lui, plusieurs de ses capitaines ne comprirent pas cela. Les mots clef de l'Article 21 étaient : « Chaque navire de l'escadre doit se diriger vers le navire ennemi qui d'après la disposition des deux escadres serait celui qu'il devrait engager ». Pour beaucoup de capitaines, formés à la tactique navale classique du XVIII^e siècle, cela voulait dire en général que chaque navire dans la flotte recevait un numéro et

les navires ennemis également, chaque navire attaquant son numéro correspondant. Souvent, c'était d'ailleurs une disposition de prudence, car ne pas engager l'avant et l'arrière de la ligne pouvait laisser des navires libres de doubler la ligne ennemie, c'est-à-dire l'attaquer sur les deux bords à la fois¹⁰⁴.

Il apparaît comme tout à fait vraisemblable que ces ordres furent interprétés de la façon classique par le capitaine Robert Carkett, qui commandait le navire de tête, le *HMS Stirling Castle* puisque ce dernier fit voile vers l'avant de la ligne française, suivit par les deux navires qui le suivaient dans la ligne de bataille de la Navy et par le commandant de l'avant-garde anglaise l'amiral Hyde Parker.

Deux capitaines de l'avant-garde, Bowyer sur le *HMS Albion* et Douglas sur le *HMS Terrible*, avaient quant à eux bien compris les ordres de Rodney, mais ils reçurent l'ordre d'Hyde Parker de se conformer à son interprétation personnelle¹⁰⁵. Il n'y avait pas que l'avant-garde britannique qui ne comprit pas le signal de Rodney de la bonne façon, comme le montre le journal de bord du maître de navigation du *HMS Grafton* le navire de tête dans la division du centre et sous les ordres du commodore Thomas Collingwood¹⁰⁶. À cause de cette incompréhension, la stratégie de Rodney était ruinée, mais il était trop tard pour remédier à cela par des signaux puisque l'attaque était engagée. La flotte française de Guichen, fin tacticien classique et défensif ne voulait laisser aucune ouverture alors que la flotte de Rodney se sépara en trois groupes. L'avant-garde commence le combat vers 13 h 30, mais elle était déjà trop éloignée du reste de la flotte¹⁰⁷. Par conséquent les trois premiers navires de la ligne anglaise se retrouvaient à se battre contre cinq navires français, mais la ligne française connaissait des distensions également puisque les trois navires britanniques suivant n'avaient en face d'eux qu'un seul navire français¹⁰⁸. Aux environs de 15 h 30, la division de Parker avait réussi à chasser plusieurs navires de la ligne française qui prirent alors refuge de l'autre côté de la division du centre de la ligne¹⁰⁹. Peu après cela Hyde ordonna à tous les navires de sa division de changer de bord et de rejoindre le centre.

La division du centre, sous les ordres de Rodney n'entra pas dans l'action avant 13 h 45, car l'ennemi était plus éloigné de sa partie de la ligne¹¹⁰. L'amiral avait hissé sa marque sur le *HMS Sandwich* et avec les trois navires qui le suivaient, *HMS Boyne*, *HMS Suffolk* et *HMS Vigilant* attaquèrent les navires situés immédiatement derrière *La Couronne* le navire amiral de Guichen et réussissant à en chasser 3 de la ligne

104. John CRESSWELL, *British Admirals of the Eighteenth Century: Tactics in Battle*, Op cit., p. 148.

105. "Rodney To Sandwich, 31st May 1780" in G.R.T. BARNES *The Private Papers of John, Earl of Sandwich: First Lord of the Admiralty*, volume III, Op cit., p. 217.

106. Grafton Master's Journal in *Ibid* p. 159.

107. "Young to Middleton, 28th April 1780" in Sir J.K. LAUGHTON, *Letters and Papers of Charles, Lord Barham, 1758-1813*, Vol. I, London, Navy Record Society Vol 32, 1906, p. 54.

108. "Maitland to Middleton, 5th July 1780, in *Ibid* p. 102.

109. ADM 52/1543, Master's Journal, *HMS Ajax*.

110. Raoul CASTEX, *Les Idées militaires de la Marine du XVIIIème siècle*, Paris, L. Fournier, 1911, p. 85.

française¹¹¹. À 14h 20, Guichen, croyant que Rodney allait conduire plusieurs navires dans l'espace ainsi créé signala à ses navires de virer en succession de manière à combler l'espace, mais lorsqu'il réalisa que ce n'était pas l'intention de Rodney il annula son signal. Cela montre la conscience tactique de l'amiral français qui sut identifier les menaces potentielles et réagir en conséquence, mais aussi continua d'être attentif pour ne pas se faire piéger. Le *HMS Sandwich*, se retrouva cependant par accident dans le trou de la ligne française, mais sans soutien des *HMS Cornwall* et *HMS Yarmouth*, le premier étant déjà engagé avec le *Fendant*, et le second trop éloigné et avec une partie de ses voiles à contre pour ne pas avancer¹¹². Il est apparu plus tard que son capitaine Nathaniel Bateman était tellement confus par les signaux de Rodney qu'il n'arrivait pas à prendre de décision sur quoi faire dans cette bataille. C'est pour cela qu'il fut passé en cours martiale et chassé du service¹¹³.

En voyant que la *HMS Sandwich* n'était pas soutenu, Guichen comprit l'opportunité qui s'offrait à lui et signala aux deux navires les plus proches de lui d'attaquer le navire amiral anglais. Rodney se retrouvait confronté à trois navires français. Le *HMS Sandwich* engagea ces trois navires sans soutien pendant une heure et demie, recevant des dommages très importants avant de se retirer¹¹⁴. Ce navire avait plus de 70 boulets logés dans sa coque coté tribord et ses mats étaient très endommagés. Durant ce combat le navire de Rodney avait utilisé 160 barils de poudre et plus de 3 260 boulets¹¹⁵. Ces chiffres montrent l'intensité du combat entre ces navires et la résistance du *HMS Sandwich*.

La peinture à l'huile présentée ci-dessus illustre bien les difficultés du navire amiral anglais attaqué de trois coté par les navires de Guichen.

La distance entre les deux divisions arrière semble avoir été trop grande pour un combat efficace, cependant, vers 15 h, le capitaine John Houlton commandant le *HMS Montagu*, décida de se rapprocher de la ligne française et fut prit en enfilade deux fois dans le processus. Quand il atteint enfin la ligne française, il dut changer de bord pour pouvoir recharger ses canons. À ce moment-là, *Le Triomphant*, navire amiral du comte de Sade vira de bord en compagnie de quatre autres navires, pendant un moment la manœuvre fut lente et confuse les navires se retrouvant empêtrés les uns aux autres, ce qui permit au *HMS Montagu* de leur tirer dessus, mais quand les navires se libérèrent commencèrent à tirer sur le navire britannique qui encaissa des dommages importants. Le commandement du navire échu au Lieutenant Appleby à la suite de la blessure du capitaine Houlton, qui après avoir consulté son capitaine décida de se retirer et de demander de l'aide. Le lieutenant Appleby fut lui aussi passé en cour martiale, mais fut acquitté de toutes les charges¹¹⁶.

111. "Young to Middleton, 28th April 1780" in Sir J.K. LAUGHTON, *Letters and Papers of Charles, Lord Barham*, 1758-1813, Vol. I, *Op cit*, p. 55.

112. Young to Middleton, 28th April 1780" in Sir J.K. LAUGHTON, *Letters and Papers of Charles, Lord Barham*, 1758-1813, Vol. I, *Loc cit*.

113. Minutes of the of the Yarmouth Court Martial in *Ibid*, Appendix A p. 382-98.

114. William M. JAMES, *The British Navy in Adversity – A Study of the War of American Independence*, New York, Russell & Russell, 1970, p. 201-3.

115. ADM 1/311, Damage returns attached to Rodney's Despatch of 26th April 1780.

116. "Minutes of the Montagu Court Martial" in Sir J.K. LAUGHTON, *Letters and Papers of Charles, Lord Barham*, 1758-1813, Vol. I, *Op cit*, Appendix A p. 371-82.



Thomas Luny, *The Battle of Martinique, 17 April 1780*, peinture à l'huile, National Trust, Berrington Hall, 618102

Peu après 15 h l'amiral Rowley sorti de la ligne avec plusieurs navires de sa division dans le but de poursuivre l'arrière-garde française qui avait prit la direction du sud, à la suite de l'attaque d'Houlton et même si le deux divisions changèrent de cap assez rapidement de cap pour rejoindre la ligne¹¹⁷, ce mouvement fut suffisant pour que Rodney se sente abandonné et par son avant-garde et son arrière-garde. Ce fut également comme cela que le mouvement fut perçu côté français d'après ce que rapporte le Marquis de Bouillé quand il rencontra Rodney à Londres¹¹⁸. Le lendemain de la bataille, Rodney demanda des explications à Rowley sur sa conduite et voici la réponse qu'il donna : « *Je concevais comme mon devoir de les suivre et par conséquent vira de bord et les engagea au combat à bâbord, peu après il cédèrent et firent à nouveau voile vers le nord, la aussi je les suivis, avec toutes les voiles que je pouvais utiliser pour renouveler l'engagement, mais j'en fus empêcher par l'état de mes voiles et de ma mâture. Cela monsieur sont les raisons que j'ai à offrir pour le mouvement que vous mentionnez, comprenant par le signal que vous aviez déployé avant le début de l'action qu'il était votre attention d'attaquer leurs arrières* ¹¹⁹ ».

117. ADM 52/1667, Master's Journal *HMS Conqueror*.

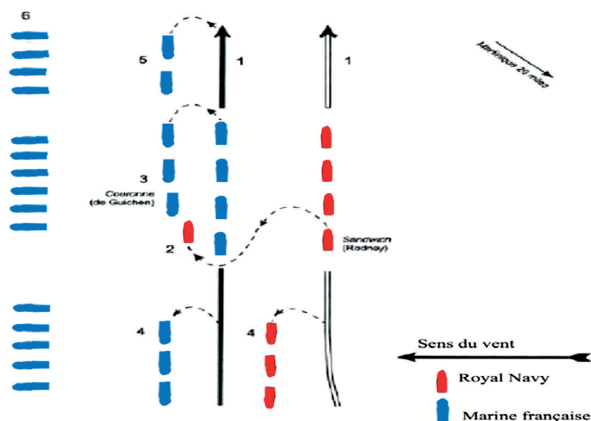
118. Godfrey Basil Mundy, *The Life and Correspondence of the Late Admiral Lord Rodney*, Volume I, *Op cit.*, p. 293-4

119. ADM 1/311, Rowley to Rodney, 20th April 1780, attached to Rodney's Despatch of 26th April 1780.

La réponse de Rodney fut aussi cinglante que brève, il ne demandait qu'une seule chose des officiers qui se trouvaient sous ses ordres, l'obéissance. « La tâche douloureuse de penser n'appartient qu'à moi¹²⁰ ».

Vers 16h 15, l'amiral de Guichen retira sa flotte, ce qui mit fin à la bataille.

Bataille de la Martinique 1780, fin de la bataille



1. 14h. Les deux flottes sont engagées dans la bataille, mais la distance entre les deux arrière gardes est trop grande pour un combat efficace.
2. Un espace apparaît dans le centre de la ligne française et le navire amiral anglais le *HMS Sandwich* s'y engage près du navire amiral français, *Le Couronne*.
3. *Le Couronne* et deux autres navires virent de bord pour engager le *HMS Sandwich* qui les repousse pendant une heure et demie.
4. La division arrière britannique ne soutient pas Rodney et vire de bord pour attaquer l'arrière garde française.
5. 15h30. Les navires de l'avant garde française se réfugient derrière le centre de leur ligne.
6. 16h15. La flotte française rompt l'engagement et se retire.

Jean-Claude Castex dans son dictionnaire estime que l'issue de cette bataille est une défaite anglaise parce que l'escadre française comptait 604 canons de moins que la Royal Navy¹²¹. Il paraît plus exact de dire que si le résultat de la bataille reste indécis, stratégiquement la balance pencherait plutôt du côté de la Grande-Bretagne, car cette bataille met fin à la tentative d'invasion du marquis de Bouillé. De plus dans le contexte déjà tendu du recrutement maritime dans les deux pays¹²², la perte de nombreux marins allait poser des problèmes et donc les pertes françaises plus importantes sont aussi à prendre en compte et pour le déroulement de la guerre et dans des considérations plus locales, puisque

120. G.R.T. BARNES *The Private Papers of John, Earl of Sandwich: First Lord of the Admiralty, volume III, Op cit.*, p. 160.

121. Jean-Claude CASTEX, *Dictionnaire des batailles navales franco-anglaises*, Quebec, Presses Université Laval, 2004, p. 153.

122. Jeremy YOUNG, *Forcé à servir*, Thèse de doctorat sous la direction de Sylviane Llinares, Université de Bretagne Sud, décembre 2018, p. 74-185.

la Grande-Bretagne n'hésitait pas à recruter des marins dans ses colonies, ce que ne faisait pas la France aux Antilles¹²³.

Comment expliquer que la bataille n'ait pas connue une issue plus décisive ? Toujours d'après Jean-Claude Castex, le plan d'attaque de Rodney était bon : « Ce plan d'action portait tout le génie d'un Nelson à Aboukir et à Trafalgar.¹²⁴ » une opinion qui semble partagée par le biographe de Rodney Peter Trew¹²⁵. Rodney évidemment considéra que la faute reposait sur les capitaines de sa flotte et leur inattention aux signaux déployés et il alla même jusqu'à exprimer ses soupçons que certains officiers avaient délibérément désobéi de manière à mettre le gouvernement en difficulté¹²⁶. Il y eut clairement de l'indiscipline dans la flotte, comme le rapporte, Sir Gilbert Blane, le médecin de la flotte à la suite d'une conversation avec un officier des marines qui servait à bord du *HMS Cornwall*, le navire juste devant le *HMS Sandwich* dans la ligne de bataille. Cet officier avait remarqué que son navire se trouvait à une lieue du navire amiral alors que l'ordre était de se tenir à deux encablures et quand il demanda au lieutenant d'aller en informer le capitaine, ce dernier aurait répondu, que non le capitaine n'avait qu'à s'en rendre compte tout seul¹²⁷.

Pourtant, la notion que les navires de la flotte ne devraient être séparés que par deux encablures était clairement lisible dans l'article 21 des ordres de bataille¹²⁸ et ne fut donc pas respecté. Toujours dans l'optique de rejeter la faute sur les capitaines, Rodney avait informé chacun d'eux soit par communication orale ou par communication écrite de son plan, ce qui est également confirmé par Sir Gilbert Blane dans la même lettre. Comme nous l'avons vu il y a un facteur de blâme à apporter à certains officiers, car des capitaines qui avaient bien compris les ordres de Rodney furent empêchés de les exécuter par leur commandant de division. Rodney fut néanmoins assez mesuré dans sa dépêche à l'Amirauté, à l'exception d'un capitaine en particulier Robert Carkett, commandant le *HMS Stirling Castle*¹²⁹. Il reprochait à ce capitaine le premier de la ligne d'avoir induit les autres officiers en erreur¹³⁰. Rodney ne se priva pas pour exprimer ce qu'il pensait de plusieurs autres officiers dans des lettres privées au Premier Lord de l'Amirauté, Sandwich, la première datant du 26 avril 1780, où il se plaint d'un manque d'obéissance aux ordres et signaux¹³¹.

Dans la seconde, il exprima son plaisir au rappel d'Hyde Parker : « C'est un homme dangereux avec un très mauvais caractère¹³² ». Dans la même lettre, il critique le contre-amiral Rowley, le décrivant comme

123. *Ibid*, p. 185-196.

124. Jean-Claude CASTEX, *Dictionnaire des batailles navales franco-anglaises*, *Op cit.*, p. 152.

125. Peter TREW, *Rodney and the Breaking of the Line* *Op cit.*, p. 64.

126. "Rodney to Sandwich, 26th April 1780", in G.R.T. BARNES *The Private Papers of John, Earl of Sandwich: First Lord of the Admiralty*, volume III, *Op cit.*, p. 212.

127. Sir Gilbert Blane, letter to the editor of the *Athenaeum*, écrite le 19/02/1809 et publiée dans le journal en avril 1809.

128. Sir J.K. LAUGHTON, *Letters and Papers of Charles, Lord Barham*, *Op cit.*, p. 376.

129. ADM 1/311 Rodeny's Despatch of 26th April 1780.

130. PRO 30/20/20/11, Rodney to Carkett, 30th July 1780.

131. G.R.T. BARNES *The Private Papers of John, Earl of Sandwich: First Lord of the Admiralty*, volume III, *Op cit.*, p. 211.

132. Rodney to Sandwich, 31th May 1780, in *Ibid* p. 216.

un homme sans compétences. Le seul officier pour lequel il a quelques louanges, c'était le commodore Collingwood.

Cependant, si l'on considère que seulement une minorité des capitaines de la ligne anglaise avait compris les intentions de Rodney, il faut également poser la question de la responsabilité de l'amiral dans le résultat de cette bataille. Il faut tout d'abord rappeler que seulement trois semaines s'étaient écoulées entre la prise de commandement effective de Rodney sur la flotte et cette bataille.

Durant ce laps de temps, il n'avait peut-être pas encore réussi à imposer sa personnalité et sa volonté à l'escadre. Il n'avait peut-être pas suffisamment expliqué sa stratégie à ses officiers subalternes, ce qui marque peut-être une différence majeure avec Nelson à Aboukir, mais surtout à Trafalgar. Au lieu d'un plan très détaillé, Rodney ne communiqua plutôt que des intentions générales. Si l'on regarde de plus près le déroulement de la bataille, Rodney tenta de concentrer sa flotte pour une attaque à deux reprises, la première le matin avant 7 h et la seconde à 11 h. Durant la première tentative la manœuvre fut exécutée à la perfection et l'attaque ne réussit pas à cause de la manœuvre de Guichen et son changement de cap. Cette réussite de la manœuvre vient de l'utilisation de signaux clairs et simples. Lors de la seconde attaque, il aurait dû en faire de même en demandant des changements de cap ou de formation en fonction de ce qui était nécessaire pour l'exécution de son plan¹³³. À la place, il choisit un signal plus ambigu. Il apparaît que dans l'esprit de l'amiral britannique, les signaux de la matinée étaient encore valables, même si plus de 4 heures s'étaient déjà écoulées, il est possible que cela soit expliqué par la croyance de Rodney que Guichen avait percé ses intentions à jour et que donc la répétition des signaux du matin auraient eu pour conséquence une nouvelle manœuvre pour annuler le mouvement¹³⁴.

LES DEUX COMBATS DE MAI 1780

Après la bataille de la Martinique, les deux flottes étaient en mauvais état, c'est pourquoi Rodney n'a pas pu poursuivre Guichen. Le seul endroit où la flotte française pouvait aller réparer les dommages du combat était Fort Royal en Martinique, qu'elle essaya de rejoindre trois jours après la bataille. Cependant, la flotte britannique réussit lui couper la route et l'amiral français préféra se retirer plutôt que de ne risquer un autre affrontement et il alla se réfugier à proximité de la Guadeloupe. Le 25 avril, les Français n'étaient pas loin d'Antigua¹³⁵. Rodney dut quant à lui se retirer à Sainte-Lucie pour débarquer ses blessés, réparer et réapprovisionner ses navires en eaux et en vivres. Il détacha cependant ses

133. Samuel Shelburne ROBISON, Mary Louise Clark ROBISON, *A History of Naval Tactics from 1530 to 1930: The Evolution of Tactical Maxims*, Annapolis, U.S. Naval Institute, 1942, p. 315.

134. John CRESSWELL, *British Admirals of the Eighteenth Century: Tactics in Battle*, *Op cit.*, p. 146.

135. "Young to Middleton 3rd June 1780" in Sir J.K. LAUGHTON, *Letters and Papers of Charles, Lord Barham*, *Op cit.*, p. 56.

frégates en patrouille pour être prévenu si la flotte française tentait à nouveau de rejoindre la Martinique. Le 6 mai, la flotte française était aperçue à l'est de la Martinique, de Guichen avait réapprovisionné sa flotte sur l'île hollandaise de Saint-Eustache et avait en réalité l'intention d'attaquer Sainte-Lucie¹³⁶. Rodney prit la mer avec 21 navires de lignes, dont deux petits de 50 canons pour aller affronter les 23 navires de ligne de la flotte française, mais ces derniers ayant l'avantage du vent, se firent chasser pendant 9 jours, sans jamais laisser les Anglais venir à portée¹³⁷. Pendant tout le temps de la chasse, mais aussi pendant les trois combats du 15 au 19 mai 1780 Rodney avait fait porter sa marque sur une frégate de manière à pouvoir naviguer à plus près de l'action pour relayer ses ordres et s'assurer d'avoir la discipline qui selon lui avait manqué durant la bataille de la Martinique¹³⁸. Le 15 mai, de manière à débloquer la situation, Rodney décida d'attirer la flotte française en prétendant se replier, cette fois les navires de Guichen se rapprochèrent plus qu'à l'habitude permettant à la Royal Navy de tenter une attaque, la capacité de la flotte française à naviguer et virer en formation permit aux navires français d'ouvrir le feu de manière concentrée sur l'avant-garde anglaise, le navire de tête, le *HMS Albion*, reçut le feu de 15 navires français, ce qui provoqua des dommages considérables, puis de reprendre l'avantage du vent pour se retirer sans grands dommages.

Les deux flottes entrèrent à nouveau au contact le 19 mai et là encore l'intelligence tactique de Guichen empêcha les anglais de mener une attaque efficace et les français réussirent une nouvelle fois à s'échapper. Le bilan de ces deux actions s'éleva à 21 morts et 100 blessés pour la Royal Navy ; 47 morts et 113 blessés pour la Royale¹³⁹.

Malgré l'absence de victoire significative, cette fois Rodney n'eut aucune plainte à faire en ce qui concernait la conduite de ses officiers, mais le mal était fait avec sa réaction du 17 avril, c'est là aussi une différence majeure entre les deux amiraux car Guichen lui n'avait fait que des compliments sur la conduite de ses officiers lors des trois engagements avec la Royal Navy¹⁴⁰, ce qui peut en partie expliquer la grande cohésion de l'escadre française.

136. Piers MACKESY, *The War for America, 1775-1783*, Op cit., p. 332.

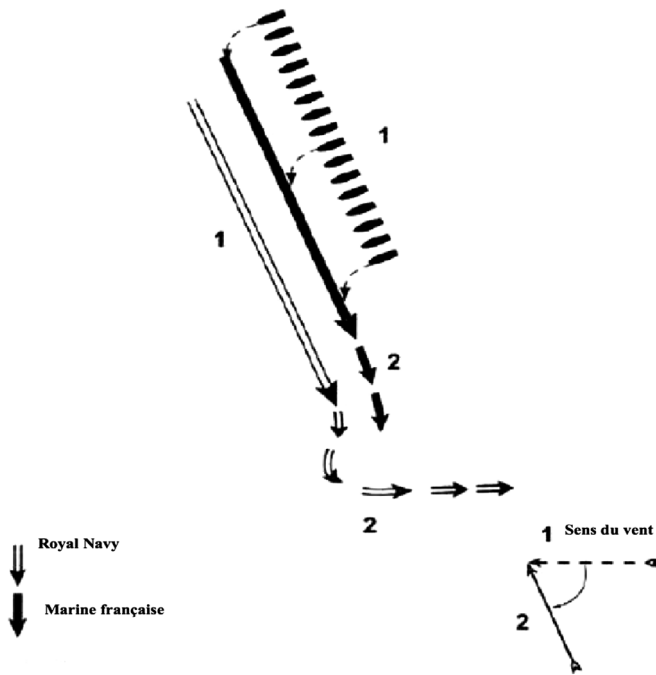
137. "Rodney's despatch of 31 may 1780" in *The London Magazine, Or, Gentleman's Monthly Intelligencer*, Volume 49, 1780, p. 342-3.

138. "Rodney to his wife, 27th May 1780" in Godfrey Basil Mundy, *The Life and Correspondence of the Late Admiral Lord Rodney*, Volume I, Op it., p. 295.

139. Alfred Thayer MAHAN, *The Influence of Sea Power upon History 1660-1783*, Op cit., p. 144.

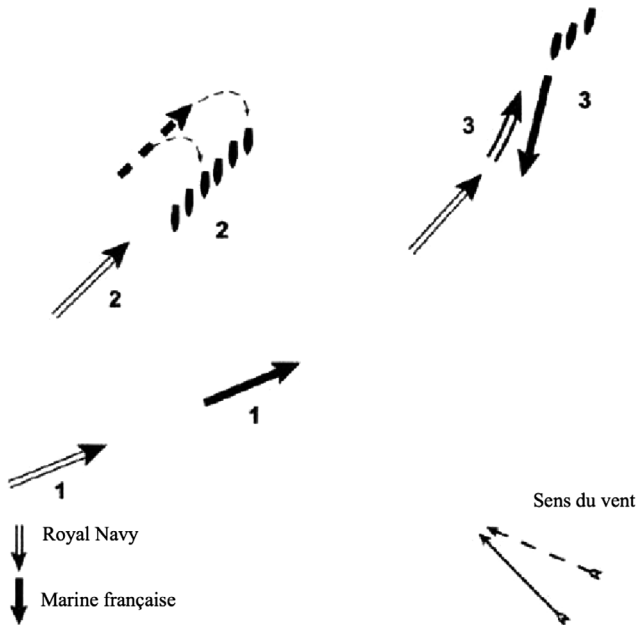
140. Edouard CHEVALIER, *Histoire de la marine française pendant la guerre de l'indépendance américaine*, Paris, Hachette, 1887, p. 191.

Action du 15 mai 1780 Début de l'engagement



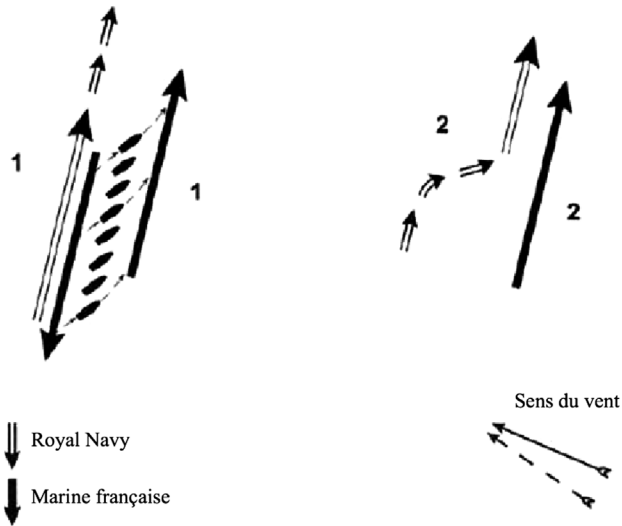
1. 12h30. Le vent est à l'est et les français ont l'avantage du vent. Après sa feinte de retraite, Rodney change de cap au Sud-Sud-Est et de Guichen en fait de même. La ligne anglaise dépasse la ligne française d'environ cinq navires.
2. 14h La direction du vent change vers le Sud-Sud-Est, permettant aux Britanniques de franchir la ligne française

Action du 19 mai 1780 Début de l'engagement



1. 6h. Les deux flottes sont en ligne avec les Anglais en poursuite derrière la ligne française à 10 ou 12 miles. Rodney gagne lentement du terrain et de Guichen essaye de se mettre au vent.
2. 12h. De Guichen ordonne à sa flotte de changer de bord ensemble et de passer devant la ligne anglaise.
3. 13h30. La marine française se range en ligne et entre 15h15 et 16h30, le combat fait rage entre les deux lignes. En resserrant sa ligne, de Guichen a réussi à la concentrer contre l'arrière garde de Rodney.

Action du 19 mai 1780 Fin de l'engagement



1. 16h30 - 16h45. Lorsque l'avant garde britannique passe l'arrière de la ligne française, de Guichen cherche à éviter d'être pris en enfilade. Il fait augmenter la distance entre les deux lignes par un changement de direction de sa ligne puis par une navigation parallèle à la ligne de Rodney.

2. L'avant garde et le centre de la ligne britannique exécutent une manœuvre similaire de manière à resserrer l'écart, mais aucun combat ne s'en suit. Durant la nuit la ligne française prend de l'avance et se retire.

DEUX TACTIQUES OPPOSÉES

Pour de nombreuses raisons la stratégie mise en place par Guichen est très représentative de la doctrine navale dite classique du XVIII^e siècle qui accorde une importance cruciale à maintenir coûte que coûte la ligne de bataille, l'interdiction des initiatives personnelles et l'absence de poursuite à la fin de la bataille¹⁴¹. Ce qui est fort bien illustré par une formule de Maurepas secrétaire de la marine de 1729 à 1743 : « Savez-vous, messieurs, ce qu'est une bataille navale ? On se rencontre, on se salue, on se canonne, et la mer n'en reste pas moins salée. »¹⁴². Cette stratégie ne fut pas exempte de critiques surtout dans le cadre des actions de mai 1780 car ayant l'avantage du vent et du nombre de navires, Guichen aurait pu avoir une stratégie plus offensive alors qu'il ne fait que parer les attaques de Rodney. Ces critiques de manque d'esprit offensif sont également mises en avant par le chevalier de Serre : « sa circonspection qui l'empêcha de prendre l'offensive »¹⁴³. C'est particulièrement vrai dans le cadre de l'engagement du 19 mai 1780 quand la flotte française avait réussi une mesure de concentration contre l'avant-garde de la Royal Navy et aurait donc pu faire des dommages importants.

Pour Etienne Taillemite, beaucoup de ces critiques sont exagérées, car en réalité l'amiral français avait parfaitement rempli ses missions telles qu'elles étaient définies dans ses ordres, à savoir, la défense des îles françaises et du commerce. Guichen avait réussi à escorter un important convoi de navires lors de son arrivée aux Antilles et il en fit de même le 16 août 1780 lorsqu'il repartit avec sa flotte pour l'Europe, en escortant un convoi de 95 navires marchands¹⁴⁴. Le convoi en question atteint Cadix sans encombre, et représentait une somme de 200 millions de francs, dont 50 ou 60 étaient au bénéfice de la France¹⁴⁵. Ce repli de la flotte française était lui aussi classique, en l'absence de station navale protégée, la flotte ne restait pas aux Antilles lors de la saison des cyclones.

Rodney n'est pas lui non plus exempt de critiques. Il est vrai que pour les deux actions de mai 1780, il n'avait pas l'avantage du vent, ce qui est une donnée primordiale dans la conduite de bataille navale et que malgré cela, il choisit l'offensive et que les deux canonnades furent le fruit de sa tentative de prendre l'avantage du vent. Cependant en ce qui concerne le combat d'avril 1780, il avait l'avantage du vent, et donc l'initiative dans la bataille, mais si son plan était excellent, il fut pauvrement exécuté¹⁴⁶ et notamment à cause de la communication et de l'attitude de Rodney.

Au final, la campagne de 1780 représente ce qu'en sport, on qualifierait de match nul. Guichen avait certes rempli sa mission de protéger les îles françaises et le commerce, il fut empêché de mener à bien ses projets sur la Barbade en avril et Sainte-Lucie en mai. Sur ce plan, Rodney fit

141. Raoul CASTEX, *Les Idées militaires de la Marine du XVIII^e siècle*, *Op cit.*, p. 89.

142. Pierre ROYER, *Géopolitique des mers et des océans*, Paris, Presses Universitaires de France, 2012, p. 25.

143. Chevalier DE LA SERRE, *Essais historiques et critiques sur la marine de France de 1661 à 1789*, Paris, Janet & Cotele, 1814, p. 190.

144. Etienne Taillemite, *Histoire ignorée de la marine française*, *Op cit.*, p. 285.

145. Joseph Alphonse, Abbé de VÉRI, *Journal*, Tome 2, Paris, Éditions d'Histoire et d'Art, 1933, p. 406.

146. Raoul CASTEX, *Les Idées militaires de la Marine du XVIII^e siècle*, *Op cit.*, p. 83 ; 85.

mieux que son prédécesseur John Byron qui ne réussit pas à défendre l'île de la Grenade qui fut prise par la France en 1779¹⁴⁷, alors que Saint-Vincent avait été aussi capturée en juin 1779. Rodney a donc mis fin à l'offensive française aux Antilles au moins temporairement, mais il ne réussit pas à porter de coup décisif à la flotte française, ce qui fut lourd de conséquences dans le reste du conflit. Cela illustre bien les campagnes navales aux Antilles, dont le but est de capturer les îles ennemies ou d'entraver le commerce avec la métropole avec l'optique de priver l'adversaire d'un revenu important pour la conduite de la guerre, un fait qu'avait reconnu le roi George III lui-même¹⁴⁸.

147. W. A. B. DOUGLAS, "Byron, John" in Frances HALPENNY, *Dictionary of Canadian Biography*, Volume IV (1771–1800), Toronto, University of Toronto Press, 1979.

148. King to Sandwich, 13th September 1779 in G.R.T. BARNES *The Private Papers of John, Earl of Sandwich: First Lord of the Admiralty*, volume III, Op cit., p. 163.

ANNEXE : LIGNES DE BATAILLE DE LA ROYAL NAVY ET
DE LA MARINE FRANÇAISE, BATAILLE DE LA MARTINIQUE
17 AVRIL 1780.

Royal Navy

	Nom du navire	Nombre de canons	Officier commandant
Avant-garde			
	Stirling Castle	64	Robert Carkett
	Ajax	74	S. Uvedale
	Elizabeth	74	F. Maitland
	Princess Royal	90	Amiral Sir Hyde Parker, H. Harmood
	Albion	74	George Bowyer
	Terrible	74	John Douglas
	Trident	64	A.J.P. Molloy
Centre			
	Grafton	74	Commodore Thomas Collingwood T Newnham
	Yarmouth	64	Nathaniel Bateman
	Cornwall	74	Tim Edwards
	Sandwich	90	Amiral Sir George Rodney Walter Young
	Sufflok	74	H. Christian
	Boyne	70	Charles Cotton
	Vigilant	64	Sir George Hume
Arrière-garde			
	Vengeance	74	Commodore William Hotham J. Holloway
	Medway	60	William Affleck
	Montagu	74	contre-amiral Joshua Rowley Thomas Watson
	Intrepid	64	Henry St John
	Magnificent	74	John Elphinstone
	Centurion	50	R. Braithwaite

La Royale

	Nom du navire	Nombre de canons	Officier commandant
Avant-garde			
	Destin	74	du Maitz de Goimpy Feuquieres
	Vengeur	64	De Retz
	Saint-Michel	60	D'Aymar
	Pluton	74	De La Martonie
	Triomphant	80	Chef d'escadre le Comte de Sade De Gras-Preville
	Souverain	74	De Glandevez
	Solitaire	64	De Cicé-Champion
Centre			
	Citoyen	74	De Nieuil
	Caton	64	De Framond
	Victoire	74	D'Albert Saint-Hippolyte
	Fendant	74	Chef d'escadre de Vaudreuil
	Couronne	80	Lieutenant-Général Comte de Guichen Buor de la Charoulière
	Palmier	74	Chef d'escadre de Monteil
	Indien	64	De Balleroy
	Actionnaire	64	De Larchantel
Arrière-garde			
	Intrépide	74	Du Plessis Parscau
	Triton	64	Bran de Boades
	Magnifique	74	De Brach
	Robuste	64	Chef d'escadre Comte de Grasse
	Sphinx	64	De Soulanges
	Artesien	74	De Peynier
	Hercule	74	D'amblimont